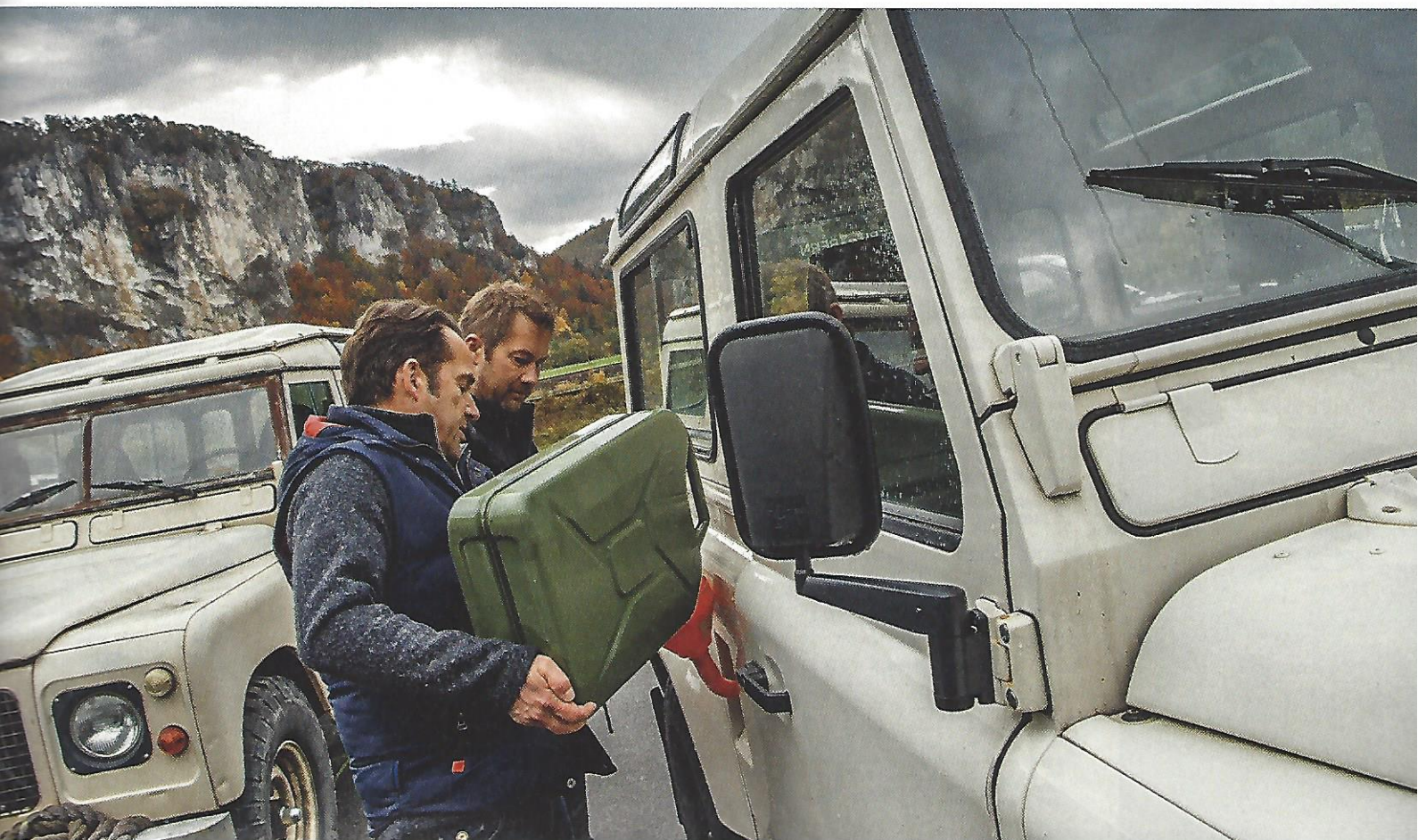




EIN TAG IM

Vier angetriebene Räder sind sinnvoll, wenn der Winter anklopft, ein V8 gefällt





HERBST



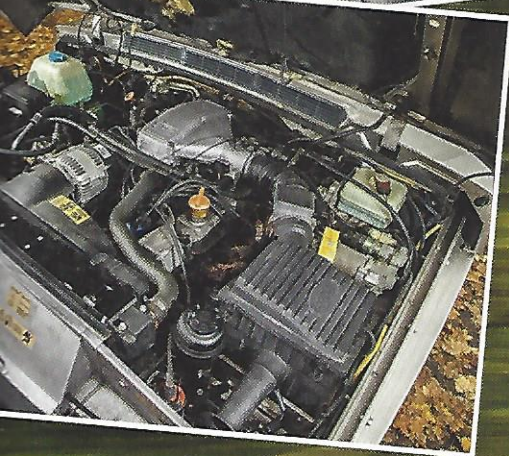
TEXT Michael Schröder FOTOS Arturo Rivas

obendrein. Also: Defender oder Range Rover? Eine Probefahrt.





Wurzelholz furnier und Ledersitze sorgen für ein **feines Ambiente**. Der 4,2-Liter-V8 leistet 202 PS



Sie verlangen nach einem Bekenntnis. Nach einer klaren Ansage ohne Wenn und Aber. Defender. Punkt. Oder Range Rover. Der eine so rustikal wie ein selbst gezimmertes Baumhaus, der andere so fein wie eine Loge im Theater. Nein, ein Dazwischen gibt es nicht, kann es nicht geben, darf es nicht geben – und das, obwohl beide uns doch dank Allradantrieb, viel Bodenfreiheit, Reduktionsgetriebe und verschränkungsfreudiger Starrachsen ein ähnliches Gefühl vermitteln – nämlich das von absoluter Überlegenheit.

Wir sehnen uns in ihnen förmlich nach einem Erdbeben, der auf der Fahrt zum täglichen Einkauf den Weg

versperrt. Um sich dann darüber zu freuen, dass diese beiden Autos solch ein Hindernis wohl nicht einmal bemerken. Da muss sich schon mehr in den Weg stellen, um einen Defender oder Range Rover zu bremsen.

Fast wie in Schottland

Ein Waldweg oberhalb des Donautals wird von diesen beiden Geländewagen dann auch erwartungsgemäß mit größtmöglicher Verachtung gestraft. „Die Transamazonica befindet sich leider nun einmal am anderen Ende der Welt“, schmunzelt Land-Rover-Spezialist Urs Stiegler aus Beuron-Neidingen (www.landypoint.com), dem diese bei-

Debüt 1970

1970: Debüt des **Range Rover** als Zweitürer mit 3,5-Liter-V8-Motor, 1981 schließlich als Viertürer, 1986 der erste Range mit Turbodiesel, 1996 Ende des Range Rover I, 317615 Exemplare

den Autos gehören und dem das Fahren erst dann so richtig Spaß bereitet, wenn kein Asphalt mehr in Sicht ist. Immerhin sähe es hier jetzt im Herbst ein bisschen so aus wie in Schottland.

„Genau genommen handelt es sich allerdings um keinen Defender, sondern noch um einen Land Rover 90“, erklärt Stiegler, während er mir den Schlüssel zu dem weißen Ungetüm Jahrgang 1987 reicht, das den Range gleich um über 20 Zentimeter überragt. Als Nachfolger der Serie III habe Land Rover dem Modell ab 1983 eine große Modellpflege verpasst, so der Fachmann. Der geglättete Bug und Schraubenfedern mit Stoßdämpfern

DATEN & FAKTEN Range Rover I LSEi 4.2

Motor Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°), vorn längs, Bohrung x Hub 93,98 x 77 mm, Hubraum 4273 cm³, Leistung 202 PS bei 4850 min, max. Drehmoment 340 Nm bei 3250/min, Verdichtung 8,95:1, zwei Ventile pro Zylinder, betätigt über eine zentrale kettengetriebene Nockenwelle, Kipphebel und hydraulische Stößel, Zylinder-

köpfe und Block aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung Lucas L-Jetronic

Kraftübertragung Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe oder Viergangautomatik, perman. Allradantrieb, zentr. Differenzial mit Visco-Kupplung und Kettenantrieb, Reduktions- u. Verteilergetriebe

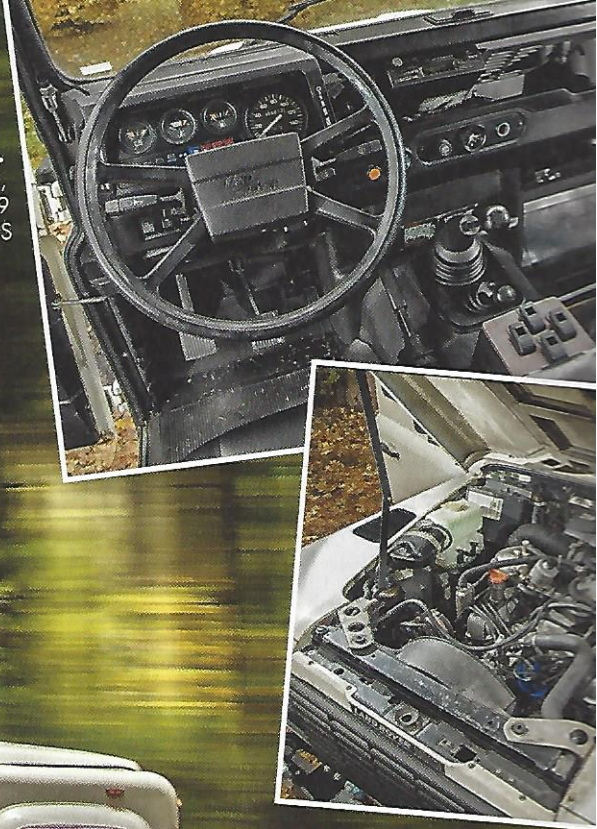
Karosserie und Fahrwerk Kastenrahmen, Alu-Karosserie auf Stahlgerippe, vorn Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Panhardstab, hinten Starrachse, Längslenker, zentr. oberer Dreieckslenker, manuell/elektronisch geregelte Luftfeder-elemente, Kugelkreislaufenkung, Scheibenbremsen, Räder 7J x 16, Reifen 205/80 R16

Maße und Gewicht Radstand 2745 mm, Länge 4650 mm, Breite 1815 mm, Höhe 183 mm, Gewicht 2150 kg

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 180 km/h, 0–100 km/h in 10,5 s, Verbr. 13–18 l/100 km

Bauzeit, Stückzahl: 1970–1996, 317615 Exemplare (Serie I)

Rustikales Cockpit mit wasserdichten Instrumenten im **Land Rover 90**. Auch hier ein V8, allerdings mit 3,9 Litern und 136 PS



anstelle der antiquierten Blattfedern seien dabei nur zwei von vielen Änderungen. „Die Zahl 90 bezieht sich auf den kurzen Radstand in Zoll im Vergleich zur Langversion 110, während der Name Defender erst 1989 eingeführt wurde.“ In seinen Grundwerten handele es sich um das gleiche Auto.

Während Urs Stiegler mühelos im feinen Range Platz nimmt und im Dickicht verschwindet, brauche ich etwas länger, um den hohen Land Rover 90 zu erklimmen. Und mich irgendwie mit ihm zu arrangieren. Der Innenraum – ein Hochsitz mit kurzen Lehnen, ein nach links versetztes Riesenlenkrad knapp vor der Brust, eine

Debüt 1948

1948: Debüt **Land Rover Serie I**. Von 1958 bis 1961 folgt Serie II, von 1961 bis 1971 Serie IIa, von 1971 bis 1985 Serie III. Ab 1983 bis 1990 Typen 90/110/130, dann in Defender umbenannt

breit bauende Mittelkonsole und eine Blechtür, welche die linke Körperseite ziemlich plan presst. Die beste Position für den linken Arm wäre, ihn aus dem Fenster hängen zu lassen. Eine passende Sitzhaltung im Angesicht der wasserdichten Instrumente? Wohl eher Glückssache. Was natürlich auch am viel zu kleinen Verstellbereich des kargen Gestühls liegt.

Der 3,5-Liter-V8 springt mit etwas Gas sofort an, klingt dabei wie ein metallisch schnaubender Wasserbüffel. Der linke Fuß ringt die Kupplung zu Boden, während der rechte Arm mit dem Einrücken des ersten Gangs eine Weile lang beschäftigt ist. Der ellen-

lange Schalthebel ginge im Notfall auch als Gehhilfe durch, aber so weit kommt es natürlich nicht. Weil sich der kurze Landy mit einem Ruck in Bewegung setzt – und gleich darauf die zweite Gangstufe einfordert, obwohl beide Hände bereits genug am Lenkrad zu tun haben, damit das Auto überhaupt geradeaus fährt.

Die Kombination aus kurzem Radstand und üppig dimensionierten Reifen im Format 255/85-16 benötigt etwas Gewöhnung, hatte Urs Stiegler vorab noch erklärt. Dass das Auto bei Bodenwellen schon mal wie ein Flummi hüpfte und das unnachgiebige Fahrwerk dann bisweilen heftige Rucke-

DATEN & FAKTEN Land Rover 90 V8

Motor Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°), vorn längs, Bohrung x Hub 88,9 x 71,2 mm, Hubraum 3582 cm³, Leistung 134 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 253 Nm bei 2500/min, Verdichtung 8,1:1, zwei Ventile pro Zylinder, betätigt über eine zentrale kettengetriebene Nockenwelle, Kipphebel und hydraulische Stößel, Zylinder-

kopf und -block aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei Half-Fallstromvergaser Zenith-Stromberg

Kraftübertragung Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, manuell sperrbares Zentralfifferential, Reduktions- u. Verteilergetr.

Karosserie und Fahrwerk Kastenrahmen mit Traversen, Alu-Karos-

se auf Stahlgerippe, vorn Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, hinten Starrachse, doppelte Längslenker, zentr. Dreiecklenker, Schraubenfedern, Lenkung mit Schnecke und Rolle, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 6J x 16, Reifen 205 R/16

Maße und Gewicht Radstand 2360 mm, Länge 3720 mm, Breite

1790 mm, Höhe 2035 mm, Gewicht 1605 kg

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 145 km/h, 0–100 km/h keine Angabe, Verbrauch 14–19 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl Land Rover 90/110: 1983 bis 1990, rund 183000 Stück, dann als Defender



Beide Modelle verfügen selbstverständlich über Sperren und **Reduktionsgetriebe**. Oben der Range Rover, unten der Typ 90

schläge austeilt, nein, das hatte er wohl vergessen zu erwähnen. Kurven jedoch kann er, der kurze Landy. Weil seine Lenkung überaus direkt agiert.

Von bärenstarker V8-Power hingegen ist wenig zu spüren, von den ursprünglich vorhandenen 134 PS verdunsten einige wohl schon in den Tiefen des Antriebsstrangs. Was uns heute jedoch egal ist, weil der Typ 90 als Erster der Baureihe permanent alle

vier Räder antreibt. Dazu ein zusätzliches Verteilergetriebe und ein sperrbares Zentraldifferential, ja, genau so gehört es sich für einen Geländewagen, der es – wie in diesem Fall – seinem Fahrer nie wirklich leicht macht, und dennoch mit großer Leichtigkeit bis in jeden Winkel dieser Welt marschiert. Garantiert.

Müheleses Gleiten

Kurze Pause, Autotausch – und eine neue Rolle für den Fahrer: Lord statt Abenteurer. Der elitäre Charakter des Range Rover, in diesem Fall ein späterer Serie I (Baujahr 1994), vernebelt sofort die Sinne. Hier steht die Krönung im damaligen Land-Rover-Programm, als komplett ausgestatteter LSEi mit noch mehr Luxus (Luftfederung), noch mehr Länge (plus 23 Zentimeter) und noch mehr Hubraum für den alten V8 (4,2 anstelle von bisher 3,9 Liter). Sobald sich die tresorartige Tür geschlossen hat, spielen die Widrigkeiten der Welt dort draußen in dieser mit Holz und Leder ausgeschlagenen und klimatisierten Lounge keine Rolle mehr.

Gleich mehrere Stellmotoren bewegen den bequemen Sitz in die optimale Position, während der rechte Arm lässig auf einer höhenverstellbaren Lehne kauert. Zwischendurch bleibt Zeit, sich an die neue Fahrposition zu gewöhnen. Die niedrige Gür-

Fazit

Mir fällt die Wahl am Ende doch relativ leicht, da ich in nächster Zeit keinen Trip **durch Afrika** plane. Obwohl – der Range wäre dazu durchaus in der Lage, aber er passt eben auch besser in meinen Alltag – auch wenn ich dafür auf den Coolness-Faktor des Land Rover 90 V8 verzichten muss. Leider.

tellinie, die schmalen A-, B- und C-Säulen und die riesigen Fensterflächen gestatten einen herrschaftlichen Rundumblick, lassen ein Gefühl von Enge gar nicht erst aufkommen.

Leise meldet sich der Achtzylinder zur Stelle, so, als wolle er auf keinen Fall dieses sinnliche Luxusambiente stören. Müheles schiebt er das Auto an, nur bei Kick-down faucht er los, setzt den über zwei Tonnen schweren Luxusliner sogar ziemlich vehement in Bewegung. Am Lenkrad bleibt dabei auch auf dem Waldweg das Gefühl, über eine Autobahn zu gleiten, weil die Luftfederung selbst hinterhältigste Bodenwellen oder Querrinnen niederbügelt. Mangels ernsthafter Hürden müssen heute weder das Reduktionsgetriebe noch die Niveauregulierung aktiviert werden. Sollte mitten im Dschungel oder an einem staubigen Ende der Welt ein Luxushotel stehen – dies wäre das richtige Auto dafür.

Zurück ins Donautal, ein paar Kilometer Landstraße, breit und ausgebaut. Hier demonstriert der Range erst recht jene entspannte Gelassenheit, die ihn zu einem perfekten Reisewagen stempelt. Müheleses Gleiten ist seine Paradiesdisziplin, sein Federungskomfort war lange Zeit für andere Geländewagen unerreichbar, während der tapfere Land Rover 90 sich in dieser Welt schon immer ein wenig fremd gefühlt hat. Ein Vorwurf? Nein. Genau so soll es sein. ■

KAUFBERATUNG LAND ROVER 90/110 V8

Er macht weiterhin auf unverwüstliche Landmaschine und fährt problemlos bis an jedes Ende der Welt, selbst ohne viel Pflege. Doch so ganz ohne Zuwendung kommen ein 90er oder 110er (1990 in Defender umbenannt) am Ende auch nicht aus.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteillage | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Der Schrecken aller Land-Rover-Besitzer? Kontaktkorrosion: Die vernieteten Alu-Bleche der Karosserie werden von einem Stahlrahmen getragen. Zu den klassischen Problemzonen zählen die aus Stahl gefertigte **Spritzwand** sowie die **A-Säulen**, die von Alu-Blechen umgeben sind. Auch die aus Alu gefertigte **Heckwanne** leidet unter Kontaktkorrosion, weil unter ihr Stahlstreben verlaufen. Bei Exemplaren, die viel im Gelände bewegt wurden, kann sich der Rahmen mit **Sand** und **Dreck** füllen. Die Folge: Rostfraß von innen. Ein Fachmann mit Endoskop schafft hier Klarheit.

TECHNIK-CHECK

Die Benziner, egal ob mit vier oder acht Zylindern, gelten als robuster als die 2,5-Liter-Saug- oder Turbodiesel. Die bekannten Problemzonen des Buick-V8 sind **eingelaufene Nockenwellen** sowie seine **Ölschlamm**bildung (siehe rechts). Ölflecken unter dem Auto? Eher Normalität als Ausnahme. Während der Probefahrt prüfen, ob die Untersetzung und die Differenzialsperre funktionieren. Großes Spiel im Antriebsstrang? Dann hat das Auto einiges erlebt und verlangt nach diversen Arbeiten.

PREISE

Bei Einführung 1983 **Land Rover 90** 32550 DM
 Bei Produktionsende 1989 **Land Rover 90** 36920 DM
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) 19000/10300 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

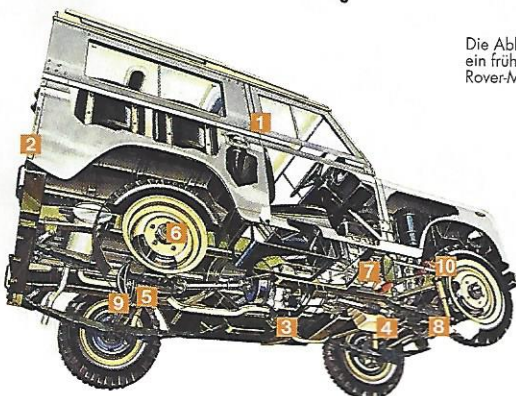
Landypoint GmbH, (Fahrzeuge, Restaurierung, Teile), Neidinger Straße 41, 88631 Beuron, Tel. 07579/921110, www.landypoint.com
Deutscher Land Rover Club, Bausmühlenstraße 45, 42719 Solingen, Tel. 030/692007420, www.deutscher-land-rover-club.de
DM Land Rover Service, Service, Teile, Fahrzeuge, Schwarzer Weg 7, 28870 Ottersberg Tel. 04205/3954635, www.dm-land-rover-service.net

ERSATZTEILE

Die Teileversorgung gilt als lückenlos und bezahlbar – für alle Karosserie- und Motorvarianten sind **Verschleiß- und Ersatzteile** problemlos zu bekommen. Zudem freuen sich Landy-Besitzer über ein relativ dichtes Netz an Spezialisten, die obendrein viel Zubehör für jeden Zweck anbieten.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1 Fenster- und Türerahmen | 6 Radlager |
| 2 Hecktür | 7 Kupplung (Haupt- u. Geberzylinder) |
| 3 Rahmen, Quertraversen | 8 verschlissene Differenziale |
| 4 Ölverlust Motor | 9 Achsschenkellager |
| 5 Ölverlust Antrieb | 10 Originalität |



Die Abb. zeigt ein früheres Land Rover-Modell

KAUFBERATUNG RANGE ROVER I V8

Er soll kompliziert, anfällig und teuer im Unterhalt sein, heißt es. Die, die ihn besser kennen, sagen, er sei ein kalkulierbares Risiko. Und raten zu einem Modell ab 1985 – wegen des hohen Reifegrads und der besseren Verarbeitungsqualität.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteillage | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Die elegante Außenhaut des Range Rover ist ebenfalls bis auf die Motorhaube aus Aluminiumblechen gefertigt und sitzt auf einem tragenden Stahlgerippe. Dort, wo beide Materialien aufeinanderliegen, besteht die Gefahr von **Kontaktkorrosion**. Trotz des ab 1985 verbesserten Rostschutzes sind nicht selten die **Stehbleche** unter den Kotflügelschraubkanten, der **Rahmen** in Höhe der vorderen Radhäuser sowie die Enden im Front- und Heckbereich vom Gammel betroffen. Oft sind dann auch schon die **Schweller** befallen. Viele Rostschäden sind jedoch leicht behoben.

TECHNIK-CHECK

Der langlebige (Buick-)V8 leidet unter zwei Schwachstellen: Mitunter können **eingelaufene Nockenwellen** Probleme bereiten (Leistungsverlust, Klappergeräusche). Das Problem lässt sich jedoch mit einer gehärteten Ersatznockenwelle aus der Welt schaffen. Zum anderen neigt der Motor zu **Ölschlamm**bildung, dagegen hilft die Verwendung von Synthetiköl. Anstelle der früheren **Chrysler-Torqueflite-Dreigangautomatik** empfehlen Geländefahrer die Fünfgangbox oder ZF-Viergangautomatik (ab 1985).

PREISE

Bei Einführung 1970 **Range Rover I 3.5 V8** 23350 DM
 Bei Produktionsende 1994 **Range Rover I LSE 4.2 V8** 110340 DM
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) 21000/4300 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Landypoint GmbH, (Fahrzeuge, Restaurierung, Teile), Neidinger Straße 41, 88631 Beuron, Tel. 07579/921110, www.landypoint.com
Range Rover Enthusiast gut gemachte Info-Seite aus der Schweiz, www.rangeroverenthusiast.ch
Rinkert-Schweikert, Ersatzteile, Im Steinernen Kreuz 13–15, 75449 Wurmberg, Tel. 07044/950009, www.rinkert.com

ERSATZTEILE

Abgesehen von Teilen der Innenausstattung ist praktisch alles lieferbar. Das Beste: Die Preise sind vergleichsweise moderat. Entweder beim Land Rover-Partner anknöpfen – oder gleich zu einem der **freien Spezialisten** gehen, die sich gerade bei den alten Modellen oft besser auskennen.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1 Rahmenspitzen | 6 Heckklappe |
| 2 A-Säule, Stehbleche | 7 Ölundichtigkeiten Antrieb |
| 3 Motorhaube | 8 Ölverschlammung Motor |
| 4 vordere Radhäuser | 9 eingelaufene Nockenwellen |
| 5 Schweller | 10 defekte Hydrostößel |

